

de Lyon.  
Monsieur le Président de la Chambre de Commerce

Monsieur le Président,

Nous soussignés commissionnaires & négociants en denrées coloniales, bois de charbon, métaux, sabonniers, débouges, savons et produits chimiques.

Avec l'honneur de vous exposer que généralement les dits nos intérêts par l'application de tarifs différentiels que les Compagnies suisses de la Méditerranée & de Paris à Lyon ont établis pour le transport de divers marchandises, conditionnellement à certains parcours arbitrairement fixés, nous nous disposons collectivement avec des adhérents nombreux à saisir les tribunaux de nos griefs contre les dits Compagnies & à en demander réparation.

Après au moment où nous allions intenter cette action judiciaire, nous avons appris qu'un arrêté ministériel en date du vingt six Septembre dernier venait d'être notifié à tous les compagnies de Chemin de fer & leur interdisait à partir du 1<sup>er</sup> Janvier 1858 l'application de tout tarifs différentiel résultant de traités particuliers.

En l'absence du texte même de cet arrêté, il nous était impossible d'apprécier avec exactitude la portée de la mesure ministérielle laquelle en nous reportant par la pensée aux innombrables réclamations que les tarifs de Paris & de Lyon différentiels ont motivés depuis plusieurs années sur tous les points du territoire, nous sommes demeurés intimement convaincus que cette mesure devait être générale. Qu'elle devait s'appliquer à l'intervention non seulement des tarifs de Paris existants au profit de quelques particuliers à l'exclusion de tous autres existants de la même localité, mais également & surtout des tarifs différentiels de ville à ville. Tout l'inévitable conséquence est de créer une monstrueuse inégalité relative entre les divers agglomérations, desservies par une même voie ferrée.

Cette application nous paraissait la seule vraiment logique. Car dès l'instant où M. le ministre s'inspirant des principes énoncés qui dominent tout le cahier des charges & la perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus & la perception de taxes devra se faire indistinctement & sans aucune faveur & envisager comme un devoir de réprimer l'infraction commise à ces règles il devenait inadmissible que cette répression fut partielle seulement,



que limitant l'exercice de son autorité à la protection d'intérêts individuels, il est négligé de sauvegarder simultanément les intérêts collectifs représentés par la population entière.

Cependant, & malgré la gravité de ces considérations l'avis de ministériel dont le texte demeure encore secret, est devenu dans ce dernier temps, l'objet d'interprétation regrettable. De journaux, de publications périodiques ont soutenu que l'interdiction ministérielle n'allait pas au delà de la loi, le savoir consenti au profit de quelques spéculateurs italiens. D'après sur la question principale, celle des tarifs différentiels au bénéfice exclusif de quelques villes restait donc sans solution jusqu'à cette heure.

On présente de la diversité de ces interprétations. Le Commerce nous montre rassuré, rassure aujourd'hui tous ses alarmes & voit de nouveau se dresser devant lui cette perspective de ruine que l'épave d'écrou d'édifices définitivement évanouis.

Ces appréhensions, M. le Président, nous décernent et sollicitent de votre zèle pour la défense des intérêts Lyonnais, une prompt intervention près de M. le ministre, afin d'établir les éclaircissements que réclame notre pénible situation.

Nous en apprécions l'extrême gravité en jetant les yeux sur le tableau de taxe qui sont exigés du Commerce Lyonnais comparativement à celle appliquée aux expédition directes faites au delà de Lyon. Non garantissons l'exactitude rigoureuse des chiffres sur lesquels nous avons l'honneur d'appeler votre attention, car ils sont tous extraits de documents émanant de Compagnies elle-même & les chiffres ont à eux seuls une éloquence que son restaurait égales.

**Paris** de Marseille à Lyon, Châlons, Auxerre, Paris pour Marchés à destination de Lyon ou devant séjourner dans un entrepôt de cette ville.

Gare de destination	Arrivée	Lyon	Châlons	Auxerre	Paris
Gare de Marseille	Départ	27.50	41.60	66.20	77.50
		22.50	36.60	61.20	72.50
Gare de Paris	Arrivée	22.50	34.68	53.75	66.50
		22.50	34.68	53.75	66.50



Tarif Spéciaux de Marseille à Châlon, Auxerre & Paris.  
pour Expéditions directes sans séjour à Lyon.

Marseille	Châlons	Auxerre	Paris
Bois de chauffage ou bûches. Métaux bruts. Plombs. Sauf autres. Suifs. Sel ordinaire.	9 <sup>l</sup>	9 <sup>l</sup>	9 <sup>l</sup>
	21-75	48 <sup>l</sup> ..	57 <sup>l</sup> ..
Série unique.			

Ainsi le prix total du transport de Savon, de Châlons par Expédition de Marseille à Châlons est inférieur, malgré un excédent de parcours de plus de 130 kilom., à celui de Marseille à Lyon.

Sur ce cas la différence est plus anormale encore.

Ainsi les marchandises Expédiées directement de Marseille à Paris ne sont grevées que d'une taxe totale & uniforme de 24<sup>l</sup> par tonne, tandis qu'en séjournant dans un entrepôt de Lyon avant d'être dirigées sur Paris les mêmes marchandises sont taxées de 12<sup>l</sup> 50<sup>cs</sup> et, elle sont classées : Car le prix combiné sur le duy tronçon de la ligne atteint 66<sup>l</sup> 50 - 72<sup>l</sup> 50 & jusqu'à 77<sup>l</sup> 50 la tonne, c'est-à-dire en gare de Lyon, après celui de Soix & Soixier. Pour le soutenir à la hauteur de son passé, nous ne réclamons aucun privilège : nous demandons seulement le bénéfice du droit commun & jusqu'ici le bénéfice du droit commun & le patronnage de tous, nous est impitoyablement refusé.

Par fabrication de Savon, de Bourg, de produits chimiques, par plus que notre Commerce d'entrepôt, ne sont de industrie qu'arabes implantés sur le sol Lyonnais par les combinaisons faciles. Elles non plus ne réclament aucun privilège. Pour vivre & se développer & grandir, elles n'aspirent qu'à une complète liberté d'action, condition incompatible avec le embargo & les tarifs relatifs. Dont se trouve grevée la circulation de nos produits qu'ils emploient & les produits manufacturés qu'ils livrent à la consommation.

Qu'il nous soit permis d'ajouter à ces considérations qui nous sont personnellement quelques observations d'un intérêt plus majeur encore puisqu'il est général ; nous voulons parler de l'influence de tarifs différentiels sur la navigation fluviale.

A première vue, l'analyse de tarifs inégaux sur le Rhône que nous venons de nous soumettre, semble donner des résultats ou l'absurde il importerait sur l'étranger, car la récession de nos



n'est pas même proportionnelle aux Distances ; mais sous le voile  
de ce chaos apparemment en regard investigateur découvre bientôt des  
calculs habiles pour écarter complètement la navigation.

De Marseille à Châlons ou la voie ferrée étroite sans relâche  
de grande eau présente à la batellerie des conditions  
essentiellement défectives pour un service économique ; les tarifs sont  
abaissés au delà de toute limite ; les compagnies françaises ne perçoivent  
que 4<sup>cts</sup> par tonne & kilomètre. Pour Paris & d'autres points intermédiaires  
elles élèvent leur tarif au dessus de 6 C<sup>ts</sup> par que la voie d'eau  
parallèle, en partie empruntée à un système de canaux devient plus  
couteuse, & que de leur de nombreux sacrifices seront nécessaires pour  
ramener les entreprises de navigation.

On répondra peut être que cette concurrence en la navigation  
fluviale n'est pas aussi que nous le prétendons possible jusqu'aux  
limites de plus extrême & calculée de façon à consommer irrémédiable-  
ment sa ruine, puisque l'abaissement des tarifs sur la ligne de la  
Méditerranée & de la Saône n'est consenti que pour la spéculation  
directe de Marseille au delà de Lyon : On dira sans doute qu'une  
part assez large est encore laissée aux entreprises de navigation  
pour vivre & même prospérer attendu que la lutte reste possible pour  
celles dans les conditions présentes entre Marseille & Lyon inclusivement.

Il est facile de prouver qu'une pareille argumentation  
n'est qu'un sophisme parce qu'il est évident que si le tarif  
différentiel est pour conséquence de rendre impossible à Lyon  
le Commerce d'entrepôt, le tonnage pour cette ville réduit de leur  
à la seule consommation locale n'aura plus qu'une importance ter-  
secondaire : le tonnage des expéditions de Lyon pour le nord sera  
plus nul encore : en un mot le élément de transport faisant défaut  
aux entreprises de navigation partout où un prix rémunérateur  
pourrait encore être obtenu par elle, ces entreprises finiront d'oublier  
sacrifices pour le soutien d'une lutte rendue impossible, liquideront  
& en se retirant laisseront le Commerce à la merci des Compagnies  
du Chemin de fer.

Depuis longtemps on a prêté le régime des tarifs qui  
seraient alors mis en vigueur non névair rien à ajouter à ces  
prévisions, si ce n'est que leur réalisation nous paraît imminente.

Plénie de confiance dans votre intervention, Messieurs  
le Président, nous avons d'espérer d'une prochaine réponse aux  
renseignements que nous sollicitons ; mais nous ne sommes au  
milieu d'une vive anxiété que le succès de notre situation n'explique  
que trop.



Si nous étions de vous, il nous resterait l'appel à la Justice de  
Yorkbury; nous lutterions avec l'énergie que nous démontrons &  
le sentiment de l'équité de notre cause & celui de notre conservation;  
nous voudrions dire de notre Commerce auquel tant d'intérêts s'y ont  
se rattachant: Car pour nous plus d'illusion, si nous succombons  
le Commerce d'Amérique serait à jamais détruit dans cette ville & les  
capitales sous sa dépendance. Soyez-Ennemi, & la recherche d'un autre  
centre d'action nous desherite par la justice des hommes  
Veuillez bien agréer, M. le Président, l'assurance de  
notre haute considération.

Signé: A. Chavanne & Pascalon, Chienon pair,  
G. Mulaton & Co, pp<sup>rs</sup> Delafay cop<sup>rs</sup> Buisson, Buisson pair,  
Blanchard & Richard, Poinet ..... & Co, Richard Taupet & Armand,  
V. G. Gamin & Co, Fournier & Co, Baraud Médal, Jullien ami, Simon  
Stret pair, J. L. B. Brevin, Carley Smith & Co, A. Couvat, Racine & Boura  
Boutal & Co, Waldmann & Chaudan, Favey phibot, J. Dumond & Bruckler,  
Garnier & Debit, an. Girard & Co, Pultrey ami & Co, Buid ami & Co,  
G. L. Montaland & Co, Ravallin, Singari, De messing & Reich, E. Morel,  
& Jomais, Gaspard Blanchard, pp<sup>rs</sup> de Vianney (cop<sup>rs</sup>) Cotton autre,  
Thomgard - Deroincourt, H. Gaultier & Co, Ouz & Corvel, pp<sup>rs</sup> Louis Egby  
(cop<sup>rs</sup>) Rimond, Gamin pair & Sage, Rafin Couturier & Co, Annicat pair,  
Bernard pair, G. L. Languinier, pp<sup>rs</sup> Aouard caout, L. Manhet pair,  
pp<sup>rs</sup> Jalabert & Co cop<sup>rs</sup> ..... Dirécteur; pp<sup>rs</sup> de Beaucaourt & Comp<sup>rs</sup>  
(cop<sup>rs</sup>) L. Beaucaourt, Joli & Magné, Aougan pair ami, L. Anstomest & Co,  
L. Montant & Co, Anst. Clave, Charnet Kigmann & Lasserre, J. Buchel,  
Ray & Monton, Ravinet, Franc & Co, L. Franc pair & Co, ..... Lyomet & Co,  
A. & De Goolen pair, L. Billon & Bonnet & Co, Couvat & Leduc, H. Gyllen,  
A. Debat, L. Carochi, Divit. de notre & Dupuis & Bouschi, Aougan pair, David,  
D. Vichy pair, Martin & Co, Charles pair, M<sup>rs</sup> Astud, Buisson pair & Co,  
L. Noilly pair, Va chon pair & Co, pp<sup>rs</sup> de Penchinat & Co (cop<sup>rs</sup>) Ray, Mancy  
& Monton, Jenulet pair, Aougan pair & Co, & Brouel, pp<sup>rs</sup> de Gimon pair & Co  
(cop<sup>rs</sup>) George Jugg mbit, Ch. & S. Smith, Collaile & Co, Aougan pair,  
Andolphe Dobbler & Co, Ribollat pair, Bayelle & Co, Demare & Bonnet, George  
Drochet, August pair, Thomas & Bellon, Aug. ...., P. Chataway pair,  
Auberson & Augy, H. ...., Chauvet pair, André Dolin pair & Co, Moulperran,  
Buisson pair, Pierre Bonny, G. Piquet.

La Comp<sup>rs</sup> de Courrier de marchandises par la Bourse de Lyon  
d'associe aux vons du Commerce Lyonnais: Signé: Stande, syndic;  
A. Floumet, adjoint; G. L. Delaval, 2<sup>e</sup> adjoint; Bonny. L. Delalande, et  
A. Lafond.